MR. CHAIRMAN: Then I am not allowing. The question is very specific. *(Interruptions)*. I am not allowing. Shri Narendra Mohan.

SHRI NARENDRA MOHAN: Sir, the degrees which are given by the Dibrugarh Medical College or the Guwahati Medical College or the Silchar Medical College are valid throughout the counry. The students who pass....

MR. CHAIRMAN: Your question should be only on the North-East.

SHRI NARENDRA MOHAN: Sir, Silchar is in the North-East.

MR. CHAIRMAN: That is what I am saying. You put your question only on the North-East.

SHRI NARENDRA MOHAN: Sir, the degrees which are being given by these medical colleges are valid throughout the country. If a student becomes a doctor after taking a degree from these medical colleges, he can practise anywhere in the country. Therefore, the whole country is involved in it.

SHRI V.P. DURAISAMY: Sir, he wants to know about....

MR. CHAIRMAN: I know. Please don't interrupt. He does not need your support.

SHRI NARENDRA MOHAN: The unfortunate thing is, the Medical Council of India has not been able to do its job properly, as has been admitted by the hon. Minister. My question arises from the statement of the hon. Minister. Why has the Medical Council of India failed to give the right norms? Why have they failed to give the right atmosphere for creating good medical colleges? The level of education in medical colleges in Silchar.....

MR. CHAIRMAN: He has already answered this question. He is going to ask the Medical Council of India. Quesion No. 283.

SHRI NARENDRA MOHAN: Sir, what steps is he going to take?

MR. CHAIRMAN: He has already answered. *(Interruptions)*.

He has already answered. Question No. 283.

Railway safety

*283. SHRI SANATAN BISI: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that railway safety has not been reviewed for over last twenty years; and

(b) if so, what are the details in this regard?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) जी नहीं। रेल संरक्षा की समीक्षा करना एक सतत् प्रक्रिया है जो रेल प्रशासन द्वारा सभी स्तरों पर की जा रही है। संरक्षा की आवधिक समीक्षा मंडल स्तर पर, मंडल रेल प्रबंधक द्वारा, क्षेत्रीय स्तर पर महाप्रबंधक द्वारा और सर्वोच्च स्तर पर रेलवे बोर्ड द्वारा की जाती है।

उपरोक्त के अलावा, निरपवाद रूप से प्रत्येक दुर्घटना की जांच पर्यवेक्षकों या अधिकारियों की समिति या रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की जाती है जो दुर्घटना की गंभीरता पर निर्भर करता है। जांच रिपोर्ट में ऐसी दुर्घटनाओं की भविष्य में पुनरावृत्ति रोकने के लिए निवारक और सुधारात्मक उपाय भी सुझाए जाते हैं। आयोग द्वारा रेल संरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट को तब तक समाप्त नहीं माना जाता है जब तक कि आयोग की संतुष्टि के अनुरूप रेल मंत्रालय "की गई कार्रवाई" रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं कर दी जाती है।

इसके अलावा, गाड़ी परिचालन में संरक्षा की व्यापक समीक्षा, (क) रेल दुर्घटना समिति-1962, (कंजरू समिति), जिसने अपनी रिपोर्ट नवंबर, 1963 में प्रस्तुत की, (ख) रेल दुर्घटना जांच समिति-1968 (वांचू समिति), जिसने अपनी रिपोर्ट अगस्त, 1969 में प्रस्तुत की और (ग) रेल दुर्घटना जांच समिति-1978 (सीकरी समिति), जिसने अपनी रिपोर्ट मई 1980 में प्रस्तुत की थी, द्वारा की गई थी।

श्री एच०आर०खन्ना, सेवानिवृत्त न्यायाधीश, उच्चतम न्यायालय की अध्यक्षता में गठित रेल संरक्षा पुनरीक्षा समिति अगस्त 1998 में गठित की गई है। उपरोक्त समिति का कार्य चल रहा है और उसने अभी तक अपनी कोई सिफारिश प्रस्तुत नहीं की है।

SHRI SANATAN BISI: Sir, on 28th November, 1997, I put an Unstarred Question No. 1240. My question was regarding vacancies in safety categories. My question was, "What are the total number of vacancies according to the sanctioned strength in safety-related categories?" The answer was, "The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha." Here the answer of the hon. Minister is, "Review of Railway safety is a continuous and ongoing process." Earlier they said that there were no vacancies of safety personnel. They were unable to give the number of safety personnel. They could not give this information earlier. Now they say, "It is a continuous and ongoing process". What is the explanation of the hon. minister so far as this inconsistency is concerned?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, जो इन्होंने अनस्टार्ड क्वेश्चन को रेफर किया है, वह वैकेंसीज़ से संबंधित है और यह क्वेश्चन है सेफ्टी परफॉरमेंस के बारे में और रेलवे सेफ्टी को रिव्यू किया गया है या नहीं किया गया है, इसका उत्तर हमने इनको विस्तार से दिया है। जहां तक अनस्टार्ड क्वेश्चन के जवाब में जो बात कही गई है, मैं कहना चाहता हूं कि उसका जरूर पूरा किया जाएगा। लेकिन अगर ये वैकेंसी की बात हमसे पूछेंगे कि कितनी है, तो मैं यह कहना चाहता हूं कि वैकेंसीज़ तो हर साल होती है, उसके लिए प्रक्रिया है। ग्रुप "सी" की वैकेंसी होती है तो रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के माध्यम से उसको फिल-अप किया जाता है और अगर ग्रुप "डी" की वैकेंसी होती है तो उसको सीधे इंटरव्यू कॉल करके भरा जाता है।

लेकिन अगर सेफ्टी केटेगरी की वैकेंसी कितनी है और उसको पूरा करने के लिए क्या प्रक्रिया अपनाई जा रही है, तो प्रक्रिया तो साफ है। रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड ग्रुप-सी में और ग्रुप-डी में ओपन इंटरव्यू के द्वारा किया जाता है। प्रक्रिया यही है। कितनी रिक्रियां हैं, क्या है इसके बारे में मैं उनको जरूर सूचना दे दूंगा। लेकिन जहां तक रेलवे सेफ्टी का सवाल है, उसके बारे में विस्तृत उत्तर इसमें दिया गया है और इसके संबंध में कोई प्रश्न भी पूछना चाहें तो मैं उसका उत्तर देने के लिए तैयार हूं।

श्री सनातन बिसि: चेयरमैन सर, सेफ्टी के बारे में मैंने जो क्वेश्चन पूछा है अगर उसी सेफ्टी में जब आपका स्टाफ नहीं रहेगा और आप बोलेंगे it is an ongoing process. स्टाफ जब नहीं रहेगा और वेकेंसी रहेगी और वेकेंसी कितना है— सेफ्टी के मैटर में यह केज्युअल लेबर नहीं है। केज्युअल लेबर में आप नहीं बोल सकते हैं। लेकिन सेफ्टी के बारे में जब रिव्यू करते हैं स्टाफ है या नहीं है, इनसफिसिएंट है या सफिसिएंट है वह चीज तो आना चाहिये रिव्यू में। When the review was conducted, all the aspects should have been taken into consideration.

श्री नीतीश कुमार: "डी" केटेगरी के स्टाफ में कुछ वेकेंसी हो सकती है, तो वेकेंसी तो रहती है। उसको पूरा करने की प्रक्रिया होती है। लेकिन कुछ वेकेंसी होने से रेलवे की पूरी सेफ्टी एफेक्टेड हो जाएगी इसको मैं नहीं मान सकता हूं और सेफ्टी के जो मेजर्स लिए जाते हैं वह मेजर्स लिए जा रहे हैं या नहीं लिए जा रहे हैं मेरे हिसाब से इस क्वेश्चन का थ्रस्ट वह होना चाहिए, ऐसा मैं मानकर चलता हूं।

SHRI J. CHITHARANJAN: Sir, the statement says, in reply to parts (a) and (b) of the question, that an ideal situation is there. Statement reads: "Each accident is invariably inquired into by either a Committee of Supervisors or Officers or by the Commissioner of Railway Safety (CRS) depending upon the seriousness of the accident." Then, it is said: "CRS report is not treated as closed by the Commission till such time the action taken report is submitted by the Ministry of Railways to the satisfaction of the Commission." Then, again, at intervals, in the last six to ten years, high-level committees have been constituted to inquire into the railway accidents and the causes. Therefore, it is a very ideal situation! I am unable to believe that, and I don't think that even the Minister will be convinced of this. I would like to know whether the Minister has examined that the recommendations, made by various Commissions or Committees

egarding accidents, the causes that led to the accidents as well as the steps to be taken for rectification, have all been implemented, as stated here. Is the Commissioner or the Ministry satisfied that all those recommendations given by various Committees so far are being fully implemented?

श्री नीतीश कुमार: जहां तक सवाल है सभापति महोदय, अब तक सेफ्टी को लेकर के तीन कमेटी बनी थी। कुंजरू कमेटी जिसका मैंने जिक्र किया है, रेलवे एक्सिडेंट कमेटी 1962, कुंजरू कमेटी जिसने अपनी रिपोर्ट नवम्बर, 1963 में दे दी, रेलवे एक्सिडेंट इंक्वायरी कमेटी 1968, बांचू कमेटी जिसने अपनी रिपोर्ट अगस्त 1969 में दी। रेलवे एक्सिडेंट इंक्वायरी कमेटी 1978 जिसको सीकरी कमेटी के नाम से जाना जाता है उसने अपनी रिपोर्ट 1980 में दी। जहां तक उनकी कुल रिकमंडेशंस और उसमें से कितनी एक्सेप्ट हुई का सवाल है, उसकी स्थिति यह है। कुंजरु कमेटी ने 377 रिकमंडेशंस किए उसमें 354 एक्सेप्ट किए जा चुके हैं और 354 इम्प्लीमेंट किए गए। बांचू कमेटी जो 1968 में गठित हुई उसने 531 रिकमंडेशंस दिए जिसमें 440 एक्सेप्ट किए गए और 439 इम्प्लीमेंट किए गए। इसमे जो एक नॉन-इम्प्लीमेंटेड रह गया है वह यूनियन से संबन्धित है। जो सीकरी कमेटी थी उसने 528 रिकमंडेशंस दिए। उसमें से 450 रिकमंडेशंस एक्सेप्ट किए जा चुके हैं और 450 इम्प्लीमेंट किए जा चुके हैं। जहां तक मेरे सेटिस्फेक्शन का सवाल है, मेने इस पूरी स्थिति की समीक्षा की है और सभापति महोदय, मुझको यह बतलाने में कोई संकोच नहीं है कि जिन रिकमंडेशंस को रेलवे बोर्ड ने एक्सेप्ट नहीं किया है उसकी कल ही मेंने समीक्षा की है और उस बैठक में राम नाईक जी और हम लोग भी थे। मैं इसमें पूरे तौर पर संतुष्ट नहीं हूं। बहुत सारे रिकमेंडेशंस जिनको एक्सैप्ट नहीं किया गया, उसमें से कई ऐसे रिकमेंडेशंस थे, जिनको एक्सैप्ट किया जाना चाहिये था। ऐसा मुझे लगा। इसलिए मैंने नये सिरे से उसको रिव्यू करना शुरू किया है। दूसरा, अब चूंकि जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में एक नयी रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी बन गयी है और उनकी जो टर्म्स ऑफ रैफरेंस हैं, उसमें यह भी शामिल है कि पिछली तीन कमेटियों ने जो रिकमेंडेशंस दिये, उन रिकमेंडेशंस पर कितना अमल किया, उस दिशा में रेलवे ने क्या कदम उठाए हैं, यह भी उनके लिए टर्म्स ऑफ रैफरेंस हैं और हम उम्मीद करते हैं कि जस्टिस खन्ना की कमेटी इस पूरे मामले पर गौर करेगी। हमको उनकी रिकमेंडेशंस का इंतजार है और इन रिकमेंडेशंस पर अमल करने की दिशा में प्रभावी कार्यवाही की जाएगी। इस बीच जो हम लोगों ने रिकमेंड किया है, हम लोगों को ऐसा महसूस हो रहा है कि कुछ रिकमेंडेशंस को और अमल में लाया जाना चाहिये, उसको अमल में लाने के लिए हम प्रयास करेंगे। लेकिन यह जो स्थिति मैंने कही जिसको रेलवे ने एक्सैप्ट नहीं किया—अलग-अलग समय पर जब यह रिपोर्ट आयी, उसके बाद, बाद में टैक्नोलॉजी के बदलने के कारण, परिस्थिति बदलने के कारण कई रिकमेंडेशंस अपने आप लागू किये जा चुके हैं, जिनको उस समय एक्सैप्ट नहीं किया गया, और कई रिकमेंडेशंस का अब कोई ऐसा संदर्भ नहीं रहा, वह आज की स्थिति में रेलेवेंट नहीं रहे हैं।

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, in the State of Andhra Pradesh for the past six months a number of accidents have taken place. The reason that has been ascertained, as far as our State Government is concerend, is of poor quality of track conversion. Sir, a numbr of lines have been converted from metre-gauge to broad-gauge. Sir, it is because of poor quality and there is inordinate delay in track renewal of the old tracks. Sir, these were the main reasons in our State. The Minister is also aware that the unmanned crossings have also caused a lot of accidents. What is the Government's thinking on this? What are the steps the Government is contemplating to remove these anomalies so that railway safety can be maintained?

श्री नीतीश कुमार: जहां तक लैवल क्रॉसिंग ऐक्सीडेंट का सवाल है, लैवल क्रॉसिंग ऐक्सीडेंट ज्यादातर रोड यूज़र की गलती के कारण होते है, कुछ ऐक्सीडेंट रेलवेमैन की गलती के कारण भी हुए हैं, अभी पिछले दस दिनों के अंदर दो लैवल क्रॉसिंग पर ऐक्सीडेंट हुए हैं, वह रेलवेमैन के फॉल्ट के कारण हुए हैं लेकिन ज्यादातर लैवल क्रॉसिंग पर ऐक्सीडेंट रोड यूज़र की गलती के कारण होते हैं। जहां तक अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग को मैन्ड करने का सवाल है, यह मैन्ड लैवल क्रॉसिंग को, जो उनके गेट्स हैं, उनको और मजबूत बनाने का सवाल है, या उस स्थान पर उसको हटाकर रोड ओवरब्रिज या रोड अंडरब्रिज बनाने का सवाल है, इसके संबंध में आवश्यक कार्यवाही की जा रही है, इसके लिए हमारे मंत्रालय में इस प्रस्ताव पर गंभीरतापूर्वक विचार हो रहा

है। उसको हम आगे बढ़ाना चाहते हैं किन्तु इसमे बहुत ज्यादा धन की आवश्यकता पड़ेगी और रेलवे अपने रिसोर्सिज़ से इसको पूरा नहीं कर सकता है। आज लैवल क्रॉसिंग को रोड ओवरब्रिज या रोड अंडरब्रिज से रीप्लेस करने का जो सवाल है, उसमे कॉस्ट शेयरिंग बेसिस पर पचास परसेंट रेलवेज़ और पचास परसेंट स्टेट गवर्नमेंट देती है। उसके लिए जो फंड बना हुआ है, उसमें बहुत ही अपर्याप्त राशि है, उससे यह काम पूरा नहीं हो सकता है। इसलिए हम इस दिशा में पहल कर रहे हैं कि अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग को मैन्ड करने के लिए और मैन्ड लैवल क्रॉसिंग, जिसकी इकाई एक लाख टी० वी० यू० से ज्यादा है, ट्रेन वहीकल यूनिट्स से ज्यादा है, वहां रोड ओवरब्रिज और अंडरब्रिज बनाने के लिए एक नया सेफ्टी फंड क्रिएट किया जाए। इसके लिए जो रोड वहीकल्स हैं, इस पर कोई सैस लगाया जाए और इसके अलावा पैट्रोल, डीज़ल आदि पर भी छोटा-मोटा सैस लगाया जाए। इससे कुछ राशि की वसूली होगी और रेलवे अपनी टोटल अर्निंग का एक हिस्सा उसमें डालें। इसके अतिरिक्त राज्य सरकारें भी इसमें कॉन्ट्रीब्यूट करें। इन सबको मिलाकर बड़ा सेफ्टी फंड हो जिसमें हम एक पांच साला कार्यक्रम बना सकें। लगभग हजार ऐसे रोड ओवरब्रिज हैं, जिनको बनाया जाना चाहिये। लगभग 24 हजार अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग में साढ़े चार हजार अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग ऐसे हैं, जिनको मैन्ड किया जाना चाहिये। हम भी इस बात को महसूस करते हैं लेकिन उसके लिए जितना पैसा चाहिये, उतना पैसा अपर्याप्त है। जो प्रोग्राम इम्प्लीमेंटेशन मिनिस्टरी है, राम नाईक जी की तरफ से उसमे भी माननीय सदस्यों को अनुरोध किया जा रहा है कि एम० पी० लैड से भी, एम० पी० लोकल एरिया डैवलपमेंट स्कीम से भी जो अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग है, उसको मैन्ड करने के लिए वह लोग भी उसमें से रिकैमेंडेशंस भेज सकते हैं। अगर एम० पी० लैड स्कीम से वह रिकमेंड करेंगे। ...**(व्यवधान)**..सभापति महोदय, ...**(व्यवधान)**...

श्री राघवजी: पहले एक करोड़ रुपये की राशि को बढ़ाकर दो करोड़ रुपये कर दीजिए।...**(व्यवधान)**...

श्री नीतीश कुमार: दो करोड़ के बारे में तो आवश्यक कार्रवाई हो रही है। उसकी बात तो छोड़ दीजिए। लेकिन अगर एक अनमैन्ड क्रॉसिंग को मैन्ड करने के लिए एम० पी० एल० ए० डी० स्कीम से आप पैसा देंगे तो रेलवे उसी कांस्टीट्यूअंसी में एक और अनमैन्ड क्रासिंग को अपने खर्चे पर मैन्ड करेगा।...**(व्यवधान)**...

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Is this an assurance to the House?

SHRI NITISH KUMAR : Yes, it is an assurance to the House. I am consciously giving this assurance to the House.

इसलिए हम यह प्रयास कर रहे हैं।...**(व्यवधान)**...

श्रीमती कमला सिन्हा: पहले अपने क्षेत्र में बना दीजिए।...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN : Let him copmplete.

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, उन्होंने जो दूसरा प्रश्न पूछा है कि जो गेज कन्वर्सन का निर्माण हो रहा है वह ठीक प्रकार से नहीं हो रहा है। इसके संबंध में इस सदन में दो बार क्लेरिफिकेशन्स हो चुके है, चर्चा हो चुकी है मैं अपनी राय रख चुका हूं। रेलवे के पास रिसोर्सेस सीमित हैं, उन रिसोर्सेस का इस्तेमाल आप गेज कन्वर्सन में करना चाहे या आप सेफ्टी मेजर्स में करना चाहे तो कर सकते हैं। मेरी समझ में सबसे पहला कंसर्नसेफ्टी होना चाहिए और मेंटीनेंस होना चाहिए। इसके बाद जो धन बचे उसमें गेज कन्वर्सन आदि की बात होनी चाहिए। जहां तक क्वालिटी का सवाल है।...**(व्यवधान)**...

SHRI C. RAMACHANDRAIAH These tracks are of very poor quality.

श्री नीतीश कुमार : अगर किसी प्रोजेक्ट में क्वालिटी के बारे में कोई शिकायत है तो माननीय सदस्य उसके बारे में सूचित करें। मैं उसकी जांच करवाऊंगा कि खराब क्वालिटी किस तरह से एडाप्ट की गई।

SHRI C. RAMACHANDRAIAH : Sir, constraints of funds cannot be a justification for poor quality of these tracks. How can he say that due to constraints of funds ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN : Please sit down. Shrimati Chandresh Kumari.

SHRIMATI CHANDRESH KUMARI : Sir, after the recent accident on Delhi-Jammu line, they found that tracks were broken. Now they are doing some repair work on it. I want to know from the Minister whether these tracks are being replaced or are being welded. If the tracks are being welded, then, will

they be safe enough for such a heavy traffic on this line?

श्री नीतीश कुमार : मैं माननीय सदस्या को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने इस प्रश्न को उठाया है। दिल्ली-अंबाला सेक्शन में एक विचित्र घटना घटी है। आमतौर पर ऐसी घटना होती नहीं है। एक मालगाड़ी थी, उसके लोकों का वहील फ्लैट हुआ, परमीसिविल लिमिट से बहुत ज्यादा फ्लैट हुआ, उसको समय रहते दिल्ली डिवीजन में नहीं देखा जा सका, अगले डिवीजन में वह डिटेक्ट हुआ और इस बीच में उसने पूरे ट्रैक पर कहर बरपा दिया। फ्लैट व्हील इस ढंग से टक्कर मारता हुआ गया कि उसने सारे ट्रैक पर बहुत बुरा असर डाला। तत्काल ही उसकी जांच कराना शुरू किया गया तो ट्रैक में करीब डेढ़ सौ क्रेक्स दिखाई पड़े। अल्ट्रासोनिक फ्लो डिटेक्टर लगाया गया और उसके बाद ज्यादा संख्या में फ्लॉ डिटेक्ट किए गए। इसलिए उस पर पहले स्पीड रेस्ट्रिक्शन 30 किलोमीगटर पर ऑवर गाया गया, बाद में उसे बढ़ा कर 60 किलोमीटर पर ऑवर किया गया और अब उसे 80 तक बढ़या जा रहा है। कई रेलगाड़ियों को दूसरे रूट पर डाइवर्ट करना पड़ा। हम अनसेफ जार्नी लोगों को नहीं देना चाहते हैं। इसलिए अगर ऐसी कोई घटना घट गई तो उसकी जांच भी हो रही है, उसकी जिम्मेदारी सुनिश्चित करके कार्रवाई भी हो रही है। ये सब कदम उठाये जा रहे हैं। लेकिन उस ट्रैक को जहां पर बदलने की जरुरत है उसको बदला जा रहा है, जहां वैल्डिंग की जरुरत है वहां वैल्डिंग की जा रही है। इस पूरे काम को करने में थोड़ा वक्त और लगेगा और कुछ दिनों तक इस सेक्शन में यात्रा करने वालों को कुछ कठिनाई होगी स्पीड रेस्ट्रिक्शन के कारण, कुछ ट्रेन्स के केन्सिल होने के कारण और कुछ ट्रेन्स के डाइवर्सन के कारण। लेकिन मैं सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं और सदन के माध्यम से रेल उपयोगकर्ताओं को कि उनकी जार्नी इस मामले में किसी भी तरह से अनसेफ नहीं होगी। यात्रियों की जॉर्नी को सेंट-परसेंट सेफ करने के लिए ही ट्रैक को बदला जा रहा है और टोटली वैल्ड किया जा रहा है। इसीलिए ये कदम उठाये गये हैं।

SHRI PREM CHAND GUPTA: Mr. Chairman, Sir, railway safety is a major concern for all of us. The Minister in his reply has stated that sefety is reviewed at various levels. That is good for paper work, but the factual position is, our rate of railway accidetns is the highest in the world, and it has been increasing for the last three—four years. I would like to ask of the Minister as to what definite steps are being taken by his Ministry to ensure that these accidents are minimised.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, सबसे पहले तो हमें माननीय सदस्य और इस सदन को सूचित करना चाहता हूं कि जहां तक रेलवे एक्सिडेंट्स का सवाल है, इस मामले में हमारा देश सबसे खराब देश नहीं है बल्कि सबसे अच्छे देशों में से एक है। दुनियाभर में रेलवे सेफ्टी के मेजरमेंट का जो मान्य यूनिट है, मापदंड है कि इतने एक्सिडेंट्स पर मिलियन-ट्रेन-यूनिट्स होता है, उस हिसाब से हमारा रेलवे सिस्टम 0.59 है। हम अपने ऊपर एक गलतफहमी पालते हैं कि हमारी रेलवे सबसे खराब है, हमारी यात्रा सबसे अनसेफ है...

श्री प्रेमचन्द गुप्ता: सर,....

श्री सभापति: आप बैठ जाइये। मंत्री जी खड़े हैं।

श्री नीतीश कुमार: यह बात गलत है। यह बात फैक्चुअली गलत है। किसी भी मापदंड के हिसाब से हमार सिस्टम दूसरे कई देशों के सिस्टमों से बहुत अच्छा है। लेकिन सेफ्टी को लेकर दो बार हम इस सदन में अपनी बात रख चुके हैं। सेफ्टी को लेकर जो भी हमसे होगा, हम करेंगे। जब तक हम जीरो एक्सीडेंट्स लेवल पर नहीं पहुंच जाते तब तक हमारे लिए संतोष की बात नहीं हो सकती। मैं स्वीकार करता हूं कि लगातार 1960-61 में जो इंडियन रेलवे में एक्सीडेंट्स का लेवल था वह दो हजार प्रतिवर्ष के ऊपर था। 1995-96-97 में वह घटकर 380 और 400 के बीच में झूल रहा है। इस तरह से एक्सीडेंट्स भी नहीं होने चाहिये। इसमें कोई दो राय नहीं है। यह कहना कि एक्सिडेंट्स के मामले पिछले तीन वर्षों में बहुत बढ़ गये हैं। यह बात नहीं है कि 1960-61 से लेकर आज तक इस बारे में यहां चर्चा नहीं हुई। यहां पर चर्चा भी हुई है और सेफ्टी रिव्यू की इतनी कमेटी भी बनी तथा उनके रेकमेन्डेशन्स पर अमल भी हुआ। इसमें और भी बहुत कुछ करने की जरूरत है, ऐसा मैं महसूस करता हूं। लेकिन लोगों के मन में किसी भी प्रकार की आशंका नहीं होनी चाहिये। One of the safest systems in the world is Indian Railways. इसके लिए इंडियन रेलवे को बधाई मिलनी चाहिए। अगर कोई एक्सिडेंट्स में दोषी है तो उसको सजा भी मिलनी चाहिए। आज मैं इस सदन में यह कह रहा हूं कि इन्टरनेट पर दुनियाभर की जानकारी उपलब्ध है। आप उस जानकारी को प्राप्त कर लें। इसके बाद अगर आप बहस करना चाहें तो एक फिर बहस हो जायेगी।

Indian Railways *vis-a-vis* performance the world over.

ताकि लोगों को सही जानकारी प्राप्त हो सके।

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: So far as the ratio of accidents is concerned, there were five committees which were set up earlier before 1988. Presently the Railways Safety Committee is headed by Justice Khanna. When we are talking much of accidents, I remember a judgement in which it was commented that formerly it was new and unique but we were surprised to know about railway accidents now when everyday it has become a routine where we come across railway accidents when we read newspapers. In the past, we also found that the accidents occurred because of human error. After that some other new aspect has come and it is because of technology. We find, just before 3-4 days there is a new invention or research which has been made. It may be because of fracture of rail welding and rail fractures. The Committee which has been headed by Justice Khanna and I would like to know whether there is any aspect to modernise the signal system. Secondly, wherther that particular committee consists of experts so far as railway accident prevention is concerned.

श्री नीतीश कुमार: सर, जस्टिस खन्ना कमेटी का जो टर्म्स आफ प्रिफरेन्स है उसमें ये सारी चीजें हैं। हमको बेहत्तर टेक्नोलोजी एडोप्ट करनी है। बहुत सारे विषय विचाराधीन हैं। सिग्नल सिस्टम में इम्प्रूवमेंट के लिए सतत् प्रयास किया जा रहा है। अभी दो दिन पहले इसी सदन में सारे बिन्दुओं पर चर्चा हुई है। इसके पहले खन्ना एक्सिडेंट के जवाब में भी मैंने कहा है कि सिग्नल सिस्टम के इम्प्रूवेमेंट की जरूरत है। जितना पैसा उपलब्ध है उसके हिसाब है हम इम्प्रूवमेंट की ओर बढ़ रहे हैं। इसकी और लगतार प्रयास किया जा रहा है। खन्ना कमेटी की रिपोर्ट जब आएगी उसके आधार पर भी और बेहतर क्या इम्प्रूवमेंट कर सकते हैं, इसके बारे में विचार करेंगे । जहां तक खन्ना कमेटी के कम्पोजिशन के बारे में माननीय सदस्य ने पूछा है, इसके बारे में मैं बताना चाहूंगा कि इसके अध्यक्ष जस्टिस एच० आर० खन्ना हैं। इसमें दो सांसद भी हैं। श्री वी० धनंजय कुमार, मेम्बर पार्लियामेंट लोकसभा और अनन्त सेठी, मेम्बर आप. पार्लियामेंट राज्य सभा हैं। इनके अतिरिक्त सी० एल० काव, रिटायर्ड चेयरमैन रेलवे बोर्ड, एल० के० सिन्हा, रिटायर्ड मेम्बर (मैकेनिकल) रेलवे बोर्ड, एस० एम० वैश, रिटायर्ड जनरल मैनेजर नार्दन रेलवे, वी० एस० दत्त, कमिश्नर आफ रेलवे सेफ्टी नार्दन सर्कल, डा० विनोद चन्द्र, प्रोफेसर डिपाटरमेंट आफ इलैक्ट्रानिक इंजीनियरिंग, आई० आई० टी० दिल्ली हैं। ये इसके मेम्बर हैं। इसके अलावा यह कमेटी जिनको भी बुलाना चाहे, उनको बुला सकती है। इसके साथ ही हम लोगों ने रिव्यू के सिलसिले में फैसला किया है कि सिग्नल और टेलीकाम के किसी एक्सपर्ट को इसमें बुलाना चाहें तो यह कमेटी कोआए कर सकती है और इसको एक्सपेंड कर सकती है।

Malaria Control Programme

*284. DR. B. B. DUTTA: will the Minister of HEALTH AND FAMILY WELFARE be pleased to state:

(a) whether a conference of Eastern Region Health Ministers was held recently at Calcutta;

(b) if so, the issues discussed in the said conference;

(c) whether Government have launched an enhanced Malaria Control Project to curb the incidence of Malaria in the North-East and in Eastern States of Bihar, Orissa and West Bengal; and

(d) if so, the details thereof?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (SHRI DALIT EZHILMALAI): (a) to (d) A statement is laid on the table of the House.

Statement

(a) and (b) Yes, Sir. A Conference of Eastern Region Health Ministers was held at Calcutta on 5-6th November, 1998. The agenda included discussions on the National Health Policy, the implementation of National Health Programmes, medical education, public health, family welfare and ISM etc.

(c) and (d) Seven North Eastern States have been covered under 100% central